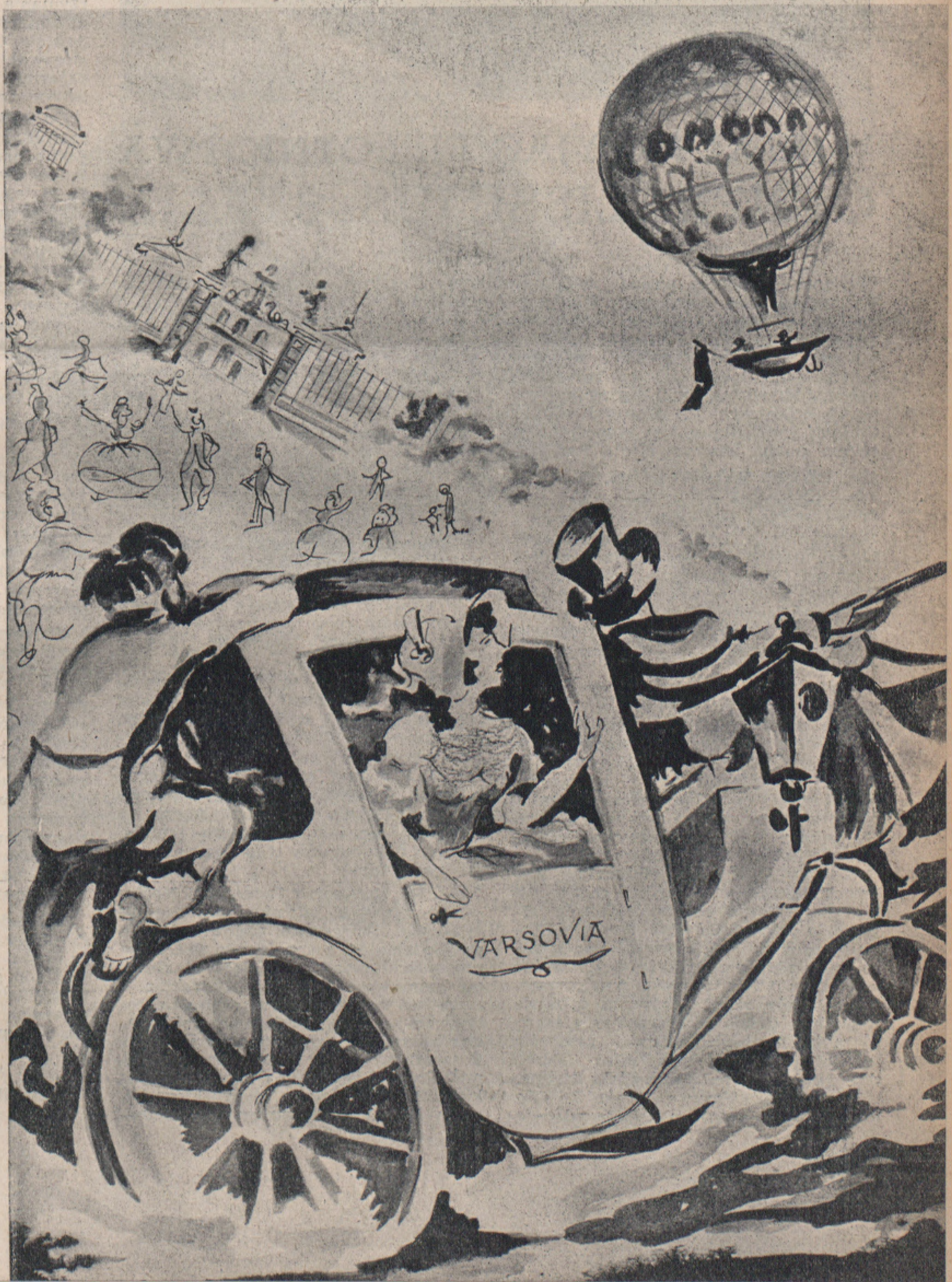
SKRZYDŁA i MOTOR

tygodnik młodzieży lotniczej

ROK IV Nr 49 (181)

29 LISTOPADA — 6 GRUDNIA 1949





WIELKI PRZYJACIEL LOTNICTWA
GENERALISSIMUS STALIN

I

Związek Radziecki posiada najlepsze i najbardziej nowoczesne lotnictwo na świecie. Ustrój, z którego lotnictwo to wyrosło, sprawił, że lotnictwo radzieckie jest potężnym czynnikiem w walce o utrzymanie pokoju. Buduje je bowiem cały naród radziecki pod kierownictwem partii bolszewickiej i Generalissimusa Stalina. Józef Stalin jest bezpośrednim twórcą potęgi lotniczej Kraju Rad.

OKRES WOJNY DOMOWEJ

Już w okresie walki młodej Republiki Radzieckiej przeciwko interwencji i kontrrewolucji, Lenin i Stalin zwracali baczną uwagę na Radzieckie Siły Powietrzne. W pierwszym okresie wojny domowej dzięki wysiłkom pracowników młodego przemysłu lotniczego i pomocy udzielanej im przez Stalina, jednostki lotnicze posiadały już 300 samolotów różnych typów.

Stalin kierując osobiście operacjami na wielu frontach zwracał szczególną uwagę na zagadnienie współdziałania lotnictwa z wojskami naziemnymi. Znane z tego okresu dokumenty mówią, że Stalin już wówczas kładł szczególny nacisk na zagadnienie współdziałania lotnictwa z piechotą i artylerią. Polecił On między innymi wykorzystać lotnictwo dla korygowania ognia artylerii.

W roku 1918, młoda Republika Radziecka przeżywała ciężkie chwile. W tym czasie szczególnie doniosłą rolę odgrywało miasto Carycyn (obecnie Stalingrad), w okolicach którego znajdowały się wielkie zapasy żywności. Szybkie wywiezienie tych zapasów mogło decydująco wpłynąć na krytyczną sytuację Republiki. Celem zorganizowania obrony miasta i wywozu zapasów żywności stamtąd Komitet Centralny Partii skierowuje na front Carycyński Stalina.

Miejscowość Krzywa Muzga odległa od Carycyna o 40 km została zdobyta przez Kozaków. Stalin natychmiast zawiadamia telegraficznie o tym wypadku Lenina. Żąda On posiłków, a wśród nich czterech samolotów z doświadczonymi pilotami.

W liście do Lenina z dnia 10 lipca 1918 r. Stalin pisze między innymi następujące słowa: — „Jeżeli nie przyślecie nam samolotów, samochodów pancernych i sześciocalowych armat, front na Carycynie nie będzie w stanie utrzymać się, a kolej żelazną utracimy na dłuższy okres".

Lenin wysłał natychmiast do Carycyna jednostkę lotniczą w składzie 8 samolotów (6 zwiadowczych i 2 myśliwskie).

W rozkazie z 10 września 1918 roku Stalin poleca całej armii zaznajomienie się z regulaminem łączności oraz z własnym lotnictwem.

Stalin osobiście wyznaczał zadania lotnictwu. Opiekował się jednostkami lotniczymi i brał czynny udział w ich organizowaniu. Kierując obroną Carycyna przyjmował osobiście o każdej porze dnia i nocy załogi powracających z zadań samolotów. Niekiedy zdarzało się, że przerywał nawet odprawy, by wysłuchać raportu przybyłego lotnika. Jeden z dokumentów tego okresu brzmi jak następuje:

— „Do Komisarza Lotnictwa. Kopia: — Naczelnikowi odcinka frontu carycyńskiego Charczenko: Carycyn 31 lipca. Godzina 14, mapa 10 wiorst. Przeprowadźcie zwiad na odcinku st. Gołubińskaja — st. Niżnie — Czyrskaja, z zadaniem wykrycia ugrupowań sił przeciwnika na jego tyłach i kierunku ruchu kolumn w wypadku wykrycia ich. O terminie wylotu samolotów zawiadomić Radę Wojenną Północno-Kaukaskiego Okręgu i Sztab Carycyńskiego odcinka frontu — Towarzysza Charczenko, a kopię tegoż wysłać do Północno-Kaukaskiego Okręgu. Numer 1124 Rada Wojenna. Stalin".

Z wyżej wymienionego dokumentu wynika, że Stalin wyznaczał osobiście zadania lotnictwu i brał bezpośredni udział w organizowaniu jednostek lotniczych. Carycyńska jednostka lotnicza dzięki opiece i bezpośredniemu kierownictwu Stalina zajęła w 1918 roku pierwsze miejsce wśród innych jednostek lotniczych pod względem sprawności bojowej.

Mimo chaosu i nadzwyczaj ciężkiego położenia kraju, młode lotnictwo radzieckie coraz bardziej rozszerzało zakres swego działania. Dzięki pomocy lotnictwa Moskwa utrzymywała nieprzerwaną łączność z jednostkami Czerwonej Armii, odciętymi na Uralu.

Stalin zwracał w tym czasie uwagę na zastosowanie lotnictwa dla zrzucania literatury agitacyjnej oraz dla utrzymania łączności z powstańcami, działającymi na tyłach białogwardzistów. Od czerwca 1919 roku szeroko stosował On lotnictwo w ofensywie przeciw białogwardzistom i wojskom interwencji.

Do walki z interwencją na zachodnich granicach młodej Republiki Radzieckiej Stalin zorganizował w roku 1920 Centralną Bojową Grupę Lotniczą złożoną z 33 samolotów. Rewolucyjna Rada Wojskowa postanowiła bowiem stworzyć większą grupę lotniczą dla skoordynowania działań lotnictwa z wojskami naziemnymi. Rezultaty były znakomite. Odtąd w grupowych lotach bojowych używano 10—11 samolotów. Centralna Bojowa Grupa Lotnicza odegrała poważną rolę na wielu odcinkach frontów, a szczególnie w walkach na Krymie, wykonując zadanie rozbicia wojsk Wrangla.

W tym czasie uwaga Partii, uwaga Lenina i Stalina były stale skierowane w kierunku rozwoju przemysłu lotniczego i działalności naukowych instytucji lotniczych. 31 lipca 1920 roku jest historyczną datą przemysłu lotniczego. W dniu tym bowiem jedna z fabryk moskiewskich wyprodukowała pierwszy silnik lotniczy o mocy 200 KM. Był to pierwszy sukces młodego radzieckiego przemysłu lotniczego.

We wrześniu tego samego roku na mocy dekretu rządu radzieckiego powstaje Instytut Inżynierów Czerwonej Floty Powietrznej imienia Żukowskiego. Rada Pracy i Obrony na wniosek Lenina tworzy w styczniu roku następnego Komisję dla opracowania pierwszego planu rozwoju lotnictwa i przemysłu lotniczego. Równocześnie Lenin i Stalin gorąco popierają wniosek uczonego radzieckiego N. Morozowa o powszechnym organizowaniu aeroklubów. Lenin sam określił konkretne zadania Aeroklubu i zatwierdził dla niego system propagandy lotniczej.

W budowie i pracy nad rozwojem lotnictwa radzieckiego wziął udział cały naród. Lud pracujący młodego Kraju Rad nie szczędził ofiar i wysiłków, by młode lotnictwo Związku Republik Radzieckich pod przewodem Stalina mogło się stać przodującym lotnictwem świata.

(c. d. n.)

(Źródło: „Wiestnik Wozdusznogo Fłota" — rocznik 1947 r.).

Opracował **ZENIT**

PIONIERZY „POWIETRZNEGO LATANIA"

Opracował wg starych kronik JERZY ZARĘBSKI

W pomroce dziejów ginie ślad, po którym moglibyśmy dojść do stwierdzenia, kto w Polsce pierwszy miałby prawo nosić zaszczytny tytuł powietrznego pioniera.

Tak bogata w zdarzenia i fakty nasza historia uchyla czasem przed badaczem rąbka tajemnicy, wskazując szereg osób, „aerostatycznych machin robotą się parających".

Niewątpliwie — zaczęło się od balonów. Nie chciałbym jednak, abyście Czytelnicy pomyśleli od razu o wspaniałych, z gumowanego jedwabiu sporządzonych kulach balonów, przemierzających w przestworzach dalekie szlaki. Nie, nie od razu ...

Sporo czasu potrzeba było na to, aby z grubego papieru sporządzone kule, unoszone wzwyż ogrzanym powietrzem przyoblekły się w kształty nowoczesnych, napełnianych wodorem i helem balonów.

Z fragmentów zapisków czynionych skrzętnie ręką dawnych kronikarzy dowiadujemy się m. in., iż już król polski Władysław IV był widzem niezwykłego zdarzenia. Oto Imć Pan Łukasz Piotrowski, rodem z Podlasia, profesor Akademii Krakowskiej urządził widowisko „podczas wystawiania własnego dialogu ku zabawie Władysława IV i tak sztucznie geniusza udawał, że przez dach bursy Nowodworskiej, z przedmieścia Retoryka zwanego, na teatrum przyleciał i po odprawionej scenie z teatrum na swoje odleciał miejsce"...

Cóż, kronikarz nie podaje niestety, jakiego rodzaju środka lokomocji Imć Pan Łukasz używał.

Jeśli jednak sztuczki pana Piotrowskiego nie mówią nam nic o sposobie ich wykonania, to późniejsze źródła kronikarskie wspominają już wyraźnie o puszczaniu balonów.

I tak dowiadujemy się, że w kwietniu roku 1784 profesorowie Akademii Krakowskiej: Jan Śniadecki i Jan Jaśkiewicz puścili w powietrze balon — „banię". Balon ów posiadał obwód 83 stopy i 7 cali (około 25 m!), zrobiony był z grubego papieru i posiadał otwór do napełnienia wnętrza nagrzanym powietrzem. Otwór ten wyklejony był na półtora łokcia wszerz płótnem i obity blachą. Pod obiciem przymocowane były haki, na których zawieszano palenisko z żelaznej, dziurkowanej blachy. Cały balon ważył 150 funtów.

Cóż za gorączkowe przygotowania poprzedziły lot „bani"!.. „Na dni kilka obwieszczenie na rogach ulic i mieyscach publicznych rozbito, ostrzegające Publicum Krakowskie o nastąpić mającym doświadczeniu w pierwszy dzień spokoyny i pogodny, który miał bydź przez trzy strzelania z moździeży o godzinie siódmey z rana ogłoszony"...

Ów dzień wreszcie nadszedł. Oczy zdumionych widzów ujrzały najpierw, jak „...naprzód kilka wiązek wysuszoney słomy w ręku zapalone trzymane były w otworze machiny, aby wierzch iey opadły podniósł się, i bez naruszenia, kolumnę płomienia przepuścił... Potym w piecu stos drzewa bukowego, przez kilka niedziel suszonego był na boku zapalony, aby pierwszy dym odszedł; gdy zaś żywy płomień na kilka stóp wysoki rozniecił się, postawiony był piec i cała kolumna płomienna we wnętrze machiny wpuszczona..."

W sześć minut po zapaleniu ognia bania wzniosła się do góry i poszybowała nad miasto przy wtórze gromkich okrzyków widzów. Po upływie pół godziny — opadła za murami miasta, ...bijąc o 10 minut wyczyn francuskiego balonu, który puszczony z zamku la Muette utrzymał się w powietrzu przez 20 minut i to na dużo mniejszej wysokości.

A więc — „nihil novi sub sole!" — nic nowego pod słońcem, 165 lat temu też bito rekordy w dziedzinie lotnictwa.

O tym, że zagadnienie wykorzystania balonu dla celów praktycznych żywo zajmowało umysły ówczesnych entuzjastów aeronautyki, świadczy notatka z pracy Józefa Osińskiego pt. „Robota Machiny Powietrzney Pana Mongolfier": „Możnaby ich (tzn. balony) używać na robienie kart topograficznych, gdy czas jest bardzo spokoyny...".

Zaiste, z jak wspaniałą dokładnością sprawdziły się później przypuszczenia Imć Osińskiego.

W Rosji pierwsze próby wzlotów przy użyciu balonu czyniono już w roku 1731. Potwierdzają to zapiski w rękopisie Sulukadzewa „O powietrznym lataniu w Rosji od roku 906 po Chrystusie", napisanym na początku minionego stulecia.



Medal wybity przez Stanisława Augusta na cześć pierwszego lotu balonem w Warszawie w r. 1788. Tłumaczenie polskie łacińskiego napisu na medalu brzmi: „Nieustraszony nie lęka się losu Ikara"

Autor rękopisu podaje, że w roku 1731, w Riazaniu, poddiakon Kriakutnyj sporządził wielki wór ze skóry, który napełnił dymem z ogniska. Przywiązawszy siebie samego u spodu owego wora, Kriakutnyj „wzniósł się nieczystymi siłami aż do wysokiej brzozy, która była blisko".

Lot odważnego poddiakona nie zakończył się na osiągnięciu „pułapu" brzozy. „Tajemne siły" poniosły go aż na pobliską dzwonnicę, gdzie „ratując swój żywot, chwycił się powroza od dzwonu i zwolniwszy więzy, na ziemię opuścił".

O praktycznym wykorzystaniu „machin powietrznych" myślał również w tym czasie uczony rosyjski M. W. Łomonosow. Wyprzedzając zachód Europy w postępie myśli konstrukcyjnej, już w r. 1754 zbudował „aerodynamiczną machinę" — pierwszy na świecie śmigłowiec, który miał mu posłużyć dla pomiarów temperatury wyższych warstw powietrza. Wspominają o tym zapiski w protokołach Akademii Nauk.

Nadszedł wreszcie czas, kiedy gazety napisały wyraźnie o wzlocie balonu, niosącego w swym koszu polskiego pasażera. Pierwszym Polakiem, który opuścił ziemię był Jan Potocki, o którym autor opisu lotu wyraża się, że był „uczonym ekscentrykiem" (tzn. człowiekiem niezwykłym).

Śmiałek ów wzniósł się w powietrze w roku 1788 w balonie zbudowanym przez Francuza Blancharda w towarzystwie samego „wynalazcy", jak nazywano podówczas Blancharda. Wzlot balonu odbył się z dziedzińca pałacu Mniszchów przy ul. Senatorskiej w Warszawie i wywołał niebywałą sensację.

Nic dziwnego. Jeśli dobrze się zastanowić, to czyż uczucia, które targały sercami warszawiaków obecnych przy wzlocie balonu Blancharda — nie są zbliżone do uczuć nas samych, patrzących na wspaniałe ewolucje nowoczesnych samolotów? Czyż nie z ciekawością i podnieceniem słuchaliśmy wieści o lotach naszych najlepszych pilotów, a po tym ze zdrętwiałym od patrzenia w górę karkiem witaliśmy ich gorąco w chwili przybycia na lotnisko?

Niewątpliwie, zachodzi tu poważna różnica w czasie, jednak skala uczuć widzów... została chyba taka

(dok. na str. 556)

sama, jaką była przed 200 niemal laty. Ludzie pasjonują się lotnictwem, to pewne!

Zawsze jednak były i są skrupuły. O ile jeszcze dziś ciocia Klementyna potrafi (o zgrozo!) poddać surowej krytyce możliwość lotu pasażerskim Li-2 w słowach: „Nie, moi drodzy, to istne szaleństwo!", to czyż można się dziwić anonimowemu autorowi opisującemu w „Gazecie Warszawskiej" sprzed przeszło 150 laty możliwości żeglugi powietrznej, że nazywa ówczesne balony „szkodliwymi dla obyczajów i społeczności?"

Nic to, że ów autor pisze w dalszym ciągu, jakoby „...za sprawą ballonów tedy bezpieczeństwo domów i honor panienek jest zagrożon, bowiem ballony zdaią się być narzędziem bardzo ułatwiającym tak kradzież, jak porywanie". Czas i postępy ogólnej cywilizacji poczyniły wielkie zmiany w zdolności reagowania ludzi na otaczające ich zjawiska.

Po długim okresie odrętwienia i braku wieści o nowych eksperymentach lotniczych nadszedł rok 1885, kiedy młody polski uczony Stefan Drzewiecki rozpoczął w dziejach lotnictwa nową erę. Drzewiecki, pierwszy na miarę światową twórca teorii lotu mechanicznego (prace: „Aeroplany w przyrodzie" i „Ptaki jako latawce") śmiało przerzucił myśl lotniczą w Polsce z balonów—na przyszły samolot.

Odtąd — samolot stał się zagadnieniem pierwszoplanowym, zwycięskim rywalem balonu. Baloniarstwo jednak rozwija się dalej w cieniu olbrzymich możliwości samolotu, służąc ludzkości na wielu odcinkach życia.

TWÓJ WRÓG

Przed paroma dniami przeczytaliście w gazetach o aresztowaniu załogi polskiego samolotu komunikacyjnego, który utrzymuje łączność między Warszawą a Paryżem. Francuska policja usiłowała zemścić się w ten sposób za aresztowanie francuskiego szpiega w Polsce.

Władze francuskie, zaprzedane kapitalistom amerykańskim, dokonują w dalszym ciągu masowych aresztowań wśród niewinnych obywateli polskich we Francji, wskazując tym jak bardzo boją się kompromitacji na procesie swego szpiega André Robineau.

Francuski szpieg nie jest jedynym szpiegiem nasłanym z zagranicy, którego aresztowały nasze władze bezpieczeństwa. Im szybciej odbudowujemy swój kraj, im silniejsze staje się nasze państwo, tym więcej szpiegów nasyłają do nas podżegacze wojenni. Im większe zwycięstwa odnosimy na froncie walki z wyzyskiem i resztkami kapitalizmu w Polsce, tym bardziej zawzięcie atakuje nas wczorajszy kupiec, fabrykant, faszysta i rozparcelowany obszarnik. Im lepiej pracują nasze organizacje lotnicze, Liga Lotnicza i aerokluby, im więcej i rozumniej latamy, tym bardziej podstępnie i częściej usiłują dokonać sabotażu reakcyjni dywersanci.

Polskie ludowe lotnictwo ma wszystko do zawdzięczenia władzom naszej Ojczyzny i czołowej sile politycznej naszego narodu — Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej.

Właśnie Ludowa Polska dała Ci między innymi bezpłatne wyszkolenie lotnicze, możliwości treningu, otwartą drogę do lotnictwa wojskowego i cywilnego, możność uprawiania tego pięknego sportu

Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej zawdzięczamy przede wszystkim siłę i wolność naszej Ojczyzny. Dziś, tak jak zwykle, właśnie III Plenum Komitetu Centralnego PZPR wskazało nam dalszą drogę i wyraźnie pokazało całemu narodowi, do czego może doprowadzić przedwczesne „spoczywanie na laurach", nie dostrzeganie roboty wrogów, szpiegów i dywersantów, brak czujności w naszej pracy.

To nie są sprawy, które by, Ciebie, kolego simkarzu, nie obchodziły. Ty właśnie będąc członkiem Ligi Lotniczej czy Aeroklubu, modelarzem, szybownikiem czy pilotem silnikowym stanowisz przedmiot zainteresowania szpiega. Twoja nieostrożna rozmowa z kolegą w tramwaju, w szkole, w pociągu czy na ulicy, może stać się fragmentem jego meldunku dla obcego imperialistycznego wywiadu. Ty sam musisz bronić naszego lotnictwa przed przeniknięciem do jego szeregów ludzi z wrogiego nam obozu. Twoja czujność musi ochronić nasze modelarnie, lotniska, hangary i samoloty przed zbrodniczą ręką dywersanta. Ty sam winieneś czuwać, czy w porządku są urządzenia przeciwpożarowe, czy właściwie i rozumnie są wykorzystane samoloty, szybowce i wyciągarki.

Chcąc Ci przeszkodzić w pracy wróg rozpowszechnia najrozmaitsze plotki, stara się zohydzić tych, którzy dobrze pracują, stara się wypaczyć ideę współzawodnictwa, akcji oszczędnościowej i racjonalizacji. Ty sam musisz z nim walczyć, tropić go i demaskować, udaremniać jego robotę.

Pamiętaj, że rezygnując z walki, mówiąc „a niech już tak będzie" lub „to przecież nie moja sprawa" stajesz się mimo woli wspólnikiem naszego wroga. Nie wolno Ci godzić się z tym, że coś jest źle, niesprawiedliwie lub niemądrze zrobione. Śmiało i zdecydowanie musisz wystąpić na zebraniu Twego koła Ligi Lotniczej czy aeroklubu z ostrą krytyką. O wszystkich swoich spostrzeżeniach winien jesteś meldować zarządowi. O wszystkich brakach w pracy powinieneś pisać do Twego pisma — do SiM-u, by w zarodku można było zdusić zło.

Jeśli chcesz być pożytecznym obywatelem i budowniczym polskiego lotnictwa, jeśli chcesz być groźnym przeciwnikiem dla sługusów podżegaczy wojennych, jeśli chcesz walczyć w obronie pokoju i naszej Ojczyzny — musisz się uczyć.

Uczyć się praw rządzących rozwojem społeczeństwa, uczyć się w szkole i na lotniczych kursach teoretycznych, uczyć się w modelarni, na szybowisku, na lotnisku, opanowywać sztukę pilotażu w trudnych warunkach meteorologicznych, poznawać pilotaż ślepy, szkolić się w wyższym pilotażu i do ostatniej śrubki poznawać nasz sprzęt.

Wówczas staniesz się naprawdę lotnikiem Polski Ludowej.

(pel)

ŚNIEGOLOTY

Mając dwadzieścia trzy lata, w 1906 roku Mikołaj Łobanow, były maszynista kolejowy, zdał z powodzeniem konkursowy egzamin w Moskiewskiej Wyższej Szkole Technicznej.

Młody student interesował się żywo zagadnieniami lotnictwa. Zainteresowanie to stało się jeszcze większe po wysłuchaniu wykładów znakomitego pioniera lotnictwa profesora Mikołaja Żukowskiego. Wokół ulubionego profesora zgrupowało się koło studentów interesujących się lotnictwem. Wśród nich byli znani dziś konstruktorzy jak: Tupolew, Juriew, Rossiński i inni. Student Łobanow również do nich należał.

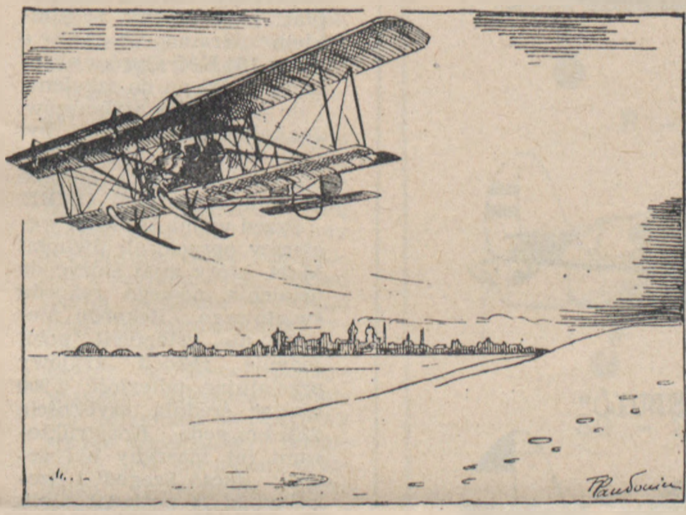
W tym czasie Łobanow mógł się już wykazać samodzielną pracą w zakresie konstrukcji lotniczej. Skonstruował i zbudował on samolot „Ptieniec", który w czasie przeprowadzonych prób wykazał wiele zalet. Najlepszym tego dowodem jest przyznanie konstruktorowi „Ptieńca" srebrnego medalu na wystawie nawigacji powietrznej w Moskwie w 1912 roku. Był to pierwszy na świecie samolot zbudowany z rur stalowych spawanych. Za granicą dopiero w kilka lat później porzucono bambus, stanowiący podstawowy materiał do budowy samolotów.

Zima i śnieg były jeszcze wtedy tak groźnym wrogiem lotnictwa, że na ten okres lotniska zamykano, a samoloty zapadały w sen. Łobanow postanowił wprowadzić w czyn swoje marzenie i nauczyć się latać. Kilkakrotnie próbował on wystartować lecz rowerowe koła samolotu grzęzły w śniegu. Z wielkim trudem udało mu się oczyścić wąski pas startowy i wznieść się w powietrze. Niedługo jednak trwała radość — na drugi dzień niefortunny lotnik zboczył z dróżki, koła zaryły się w śnieg zrywając całe podwozie.

Wypadek ten spędzał sen z powiek Łobanowa, myślał on nad sposobem walki ze śniegiem, by i zimą można było swobodnie latać. Wśród nocy zerwał się z łóżka i naprędce naszkicował model pługu śnieżnego mającego ułatwić usuwanie śniegu. Pług okazał się w praktyce bardzo dobrym, ale była to zbyt kosztowna robota, tym bardziej że po każdej zadymce trzeba było od nowa śnieg usuwać.

Zrozumiał Łobanow, że sposób ten nie rozwiązuje problemu. Szukając innego wyjścia wpadł na pomysł, by koła samolotu zastąpić nartami. Szybko naszkicował swój projekt i, jak zawsze w trudnych chwilach życia, skierował swe kroki do ulubionego nauczyciela. Profesor Żukowski uważnie sprawdził obliczenia i z rzadkim u niego ożywieniem, pochwalił projekt swego ucznia.

— Róbcie te wasze „śniegoloty", młody człowieku, będzie z nich wielki pożytek dla naszego lotnictwa!



Nazwa „śniegoloty" na długie lata związała się z nartami Łobanowa.

Narty te w swej zasadzie różniły się od zwykłych nart sportowych. Sportowe narty, jak wiemy, nie powinny się ślizgać na boki i dlatego wzdłuż nart jest wyżłobiony rowek sprzyjający posuwaniu się nart po linii prostej. Narty samolotów w przeciwieństwie do normalnych muszą posiadać możliwości ślizgania się na boki, w innym bowiem razie przy starcie czy lądowaniu z bocznym wiatrem zrywało by je z podwozia.

Konstruktor pomyślnie rozwiązał zadanie. W końcu grudnia 1912 roku w małym warsztacie stolarza Kuźniecowa ujrzały światło dzienne dwie, pierwsze na świecie, pary nart samolotowych. 30 stycznia 1913 roku samoloty lotników Krasilnikowa i Haber — Włyńskiego*), z którym leciał Łobanow, oderwały się od powierzchni zaśnieżonego lotniska Chodynki, wykonując pierwszy start, a następnie lądowanie na nartach, które okazały się wspaniałą zdobyczą dla rozwijającego się lotnictwa.

Doświadczenia odbywały się pomyślnie, mimo to jednak nieudolne władze wojskowe nie zainteresowały się „śniegolotami".

---

*) pilot polski. Słynny akrobata z przed I wojny.

Dopiero w styczniu 1915 roku dowództwo Gatczyńskiej Szkoły Lotniczej zwróciło się do Łobanowa z zamówieniem na kilka par kompletów „śniegolotów".

Nieco wcześniej Gatczyńska Szkoła zakupiła narty samolotowe u właściciela moskiewskiej fabryki lotniczej — Mellera. Opłakane były rezultaty przeprowadzanych prób — start jako tako się udawał, natomiast przy lądowaniu narty psuły się zazwyczaj powodując wypadki.

Narty Łobanowa, wykonane całkowicie z drzewa, wspaniale zdały egzamin w czasie startu i lądowania z bocznym wiatrem.

Łobanow otrzymuje poważne zamówienie na „śniegoloty". Organizuje się „Aerotechniczna Fabryka", która zaopatruje w latach 1915 — 1917 rosyjskie lotnictwo wojskowe.

Biorąc pod uwagę stale zwiększającą się szybkość samolotów, Łobanow, zasięgając rady Żukowskiego, konstruuje w latach 1916 — 1917 nowy, opływowy model nart. Narty te posiadają na końcu mały stabilizator, który utrzymuje je stale w położeniu poziomym, model ten został następnie przyjęty i w lotnictwie radzieckim.

Światową sławę uzyskały „śniegoloty" w 1928 roku w czasie poszukiwania zaginionej włoskiej ekspedycji polarnej Nobilego. W poszukiwaniach brało udział ponad 20 samolotów szwedzkich, norweskich, amerykańskich i innych, jednak tylko dwa samoloty Babuszkina i Czuchnowskiego zaopatrzone w radzieckie narty systemu Łobanowa bez przeszkód lądowały i startowały na polach dalekiej Arktyki. Nieomal wszystkie samoloty, posiadające narty „mellerowskiego" systemu, używane za granicą, rozbijały się lub stały się bezużytecznymi.

„Łobanow — pisze akademik Juriew — jest pionierem budowy nart dla samolotów. On pierwszy skonstruował opływowe narty, które oddały nieocenione usługi naszemu lotnictwu. Zagranica dopiero znacznie później zaczęła podrabiać nasze narty".

Oprócz wynalazków z dziedziny lotnictwa Mikołaj Łobanow jest twórcą szeregu cennych wynalazków i ulepszeń w przemyśle radzieckim. 66-letni wynalazca w dalszym ciągu z zapałem kontynuuje swą twórczą pracę.

(wg czasopisma „Ogoniok")
tłumaczył UWO

ZSRR

W 32 rocznicę Rewolucji Październikowej w Nowosybirsku na głównej ulicy im. Stalina postawiono popiersie z brązu, przedstawiające słynnego lotnika urodzonego w tym mieście— płk. A. I. Pokryszkina, trzykrotnego bohatera ZSRR. Popiersie wykonał laureat nagrody Stalinowskiej, artysta rzeźbiarz, Manizer.

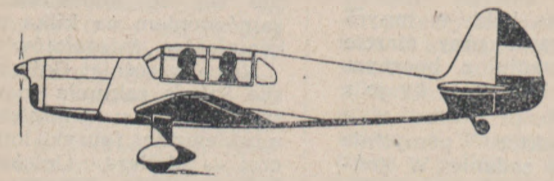
* * *

W 42-kilometrowym wyścigu motocyklowym na maszynach radzieckiej produkcji, pierwsze miejsce zdobył E. Gringaut z lotnictwa wojskowego ZSRR. W kategorii do 350 cm² pojemności uzyskał on szybkość 110,837 km/godz, co jest nowym rekordem wszechzwiązkowym.

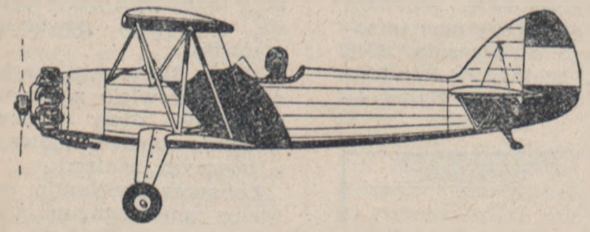
* * *

Model wodnopłata z silnikiem benzynowym konstrukcji G. Lubuszkina utrzymał się przy powtórnej próbie pobicia rekordu światowego w dniu 19 października br. — 1 godz. 18 min. 40 sek. Dokumenty z rekordowego lotu zostaną przesłane FAI do zatwierdzenia.

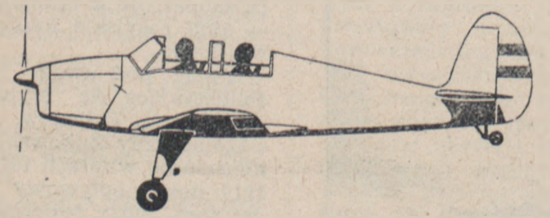
SAMOLOTY WĘGIERSKIE



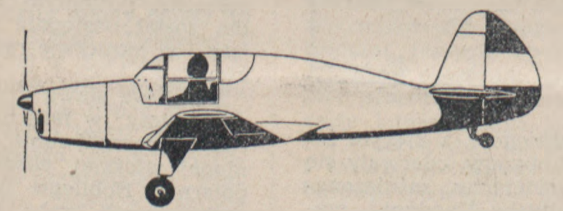
M - 19



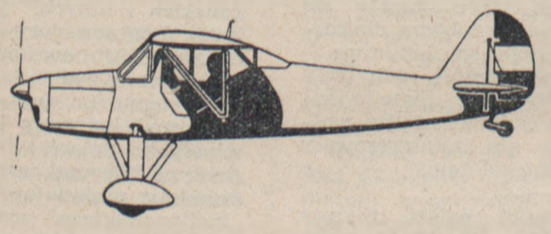
"CSIKÓ"



M - 25 "NEBULÓ"



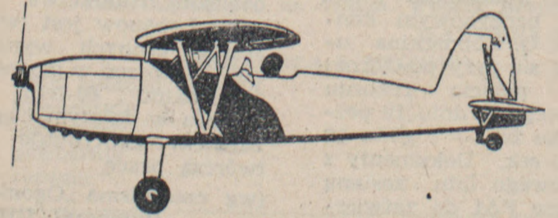
M - 29



"DARU"



"BOHATÝR" "KÁPLÁR"



Przegląd samolotów konstrukcji naszych przyjaciół Węgrów rozpoczynamy od samolotu M-19 konstrukcji inż. Ernö Rubika.

Maszyna ta została zbudowana w latach 1935 36, w czasie gdy inż. Rubik był studentem na politechnice warszawskiej. Model M-19 był nawet dmuchany w naszym instytucie aerodynamicznym. M-19 posiadał silnik „Gipsy Major" o mocy 130 KM. Seryjnie nie był budowany.

„Csikó" — następny z omawianych maszyn to dwupłat akrobacyjny z silnikiem „Bramo Sh-14A" o mocy 160 KM. Oprócz akrobacji służył on do szkolenia i do holowania szybowców. Jakkolwiek „Csikó" był skonstruowany przed wojną, służy jeszcze obecnie klubom organizacji OMRE.

Przed wojną studenci węgierscy opracowali dwupłat M-24, który miał służyć do ustalenia nowego rekordu światowego. Rekordu niestety nie ustanowił, pobił jedynie rekord krajowy przelatując odległość 2 000 km ze średnią szybkością 223 km godz. Konstruktorami tej maszyny był zespół: Jacsó Szegedi i Szokólay. M-24 posiadał silnik o mocy 105 KM.

W roku 1938 dzięki konkursowi na projekt samolotu szkolnego — standartowego, opracowano typ M-25 jako dalszą wersję znanego M-24. Samolot ten pod nazwą „Nebuló" jest używany do dziś w aeroklubach węgierskich.

Ta sama grupa konstruktorów opracowała później samolot sportowy M-29 z dwoma miejscami obok siebie. Samolot ten służył do akrobacji. Dopuszczalna szybkość lotu nurkowego wynosi 400 km/godz.

Górnopłat „Daru" jest trzymiejscową maszyną, przeznaczoną do lotów sportowych i holowania szybowców. Projekt tego samolotu rozpoczęto w czasie okupacji. Obecnie wykonywany jest prototyp. Silnik 130 KM. Skrzydła wyposażone są w szczeliny zmniejszające szybkość lądowania do 55 km godz.

Jednym z seryjnych samolotów węgierskich jest „Bohatyr" konstrukcji Andrase Fabiana. Jest to górnopłat dwumiejscowy do szkolenia lub jako jednomiejscowy do akrobacji.

Bardzo podobnym do „Bohatyra" jest samolot „Káplár" konstrukcji Ludwika Vargy z tym, że płat posiada obrys eliptyczny, a nie w strzałę. Oba samoloty stosowane są dziś do holowania szybowców.

Inż. Rubik jest konstruktorem małego samolotu wykonanego całkowicie z drzewa. Samolot ten o nazwie „Pinty" posiadał silnik Continental — A-40 o mocy 30 KM. Rozpiętość 9 m, długość 6,3 m, ciężar w locie 335 kg, szybkość maksymalna 184 km godz, szybkość lądowania — 69 km/godz, zasięg 300 km.

Do ostatnich konstrukcji Rubika należy górnopłat „Kánya" wyposażony w szczeliny i silnik Waltera „Major" o mocy 120 — 130 KM. Samolot ten holował szybowce węgierskie, które przybyły na tegoroczne zawody ZSRR i Państw demokracji ludowych na Żarze.

W roku 1948 organizacja OMRE rozpisała konkurs na projekty szybowców i samolotów. Pieniężną nagrodę za samolot otrzymali konstruktorzy Samu i Geöczy za typ SG-2 nazwany „Kék Madár". Rozpiętość 9,5 m, długość 7,8 m, wysokość 2,1 m. Przewidziany jest silnik o mocy 105 KM.

Ci sami konstruktorzy opracowali motoszybowiec o podobnym układzie co nasz „Pegaz". Samolot ten wyposażony jest w węgierski silnik konstrukcji Vince Vargy o mocy 22 KM. Rozpiętość 13 m, długość 6,1 m, wysokość 2 m.

Drugą nagrodę we wspomnianym konkursie otrzymali Nagy i Cserkuli za projekt dolnopłata „Botond", który ze względu na bardzo silną konstrukcję został zakwalifikowany jako samolot do szkolenia.

Trzecią nagrodę zdobył Arpád Lampich za projekt dolnopłata z chowanym podwoziem i dwoma siedzeniami obok siebie. Nosi on nazwę „Pajtás".

Nagrodę pocieszenia otrzymał projekt samolotu „Lurkó" konstrukcji Jánose Burodicse.

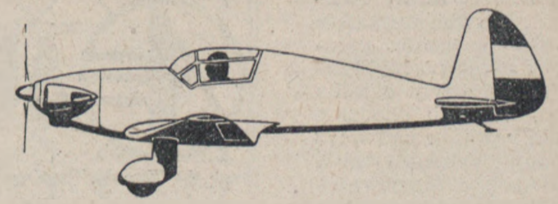
OMRE otrzymało w ten sposób kilka nowych samolotów pozwalających na jeszcze większy rozwój lotnictwa sportowego.

Uważny czytelnik zauważył z pewnością na przykładzie wyszczególnionych samolotów, w jaki sposób przebiegała wytwórczość lotnicza na Węgrzech. Przed wojną budowano samoloty li tylko dla celów rekordowo - reklamowych. Przed wojną powstało w ciągu wielu lat zaledwie kilka typów, gdy tymczasem po wojnie, w nowej rzeczywistości młodzież lotnicza otrzymała wartościowy sprzęt szkoleniowy. Różnica ta jest wynikiem przemian społecznych, które przeobraziły państwo kapitalistyczne w państwo, gdzie władza ludowa pracuje dla ludu.

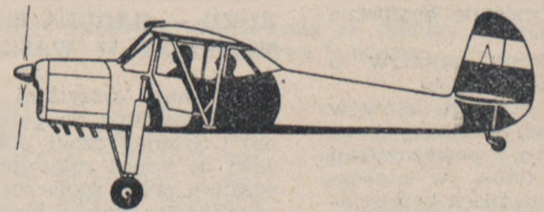
Opracował wg. „Letectvi"
P. E.

Samolot R - 18 „Kanya" po wylądowaniu na Żarze. Foto: Red. Czas. Lotn.

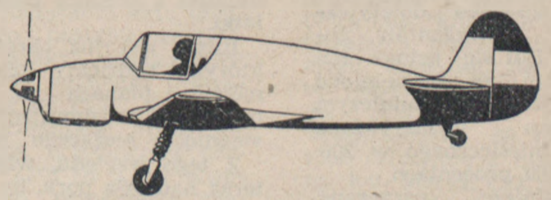




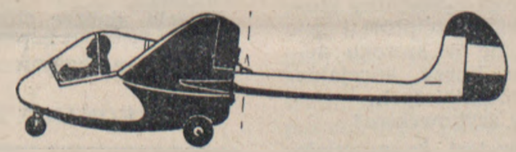
R - 14 "PINTY"



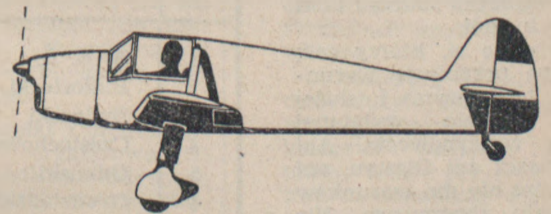
R - 18 "KÁNYA"



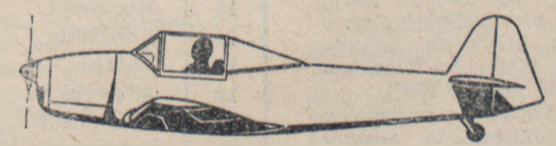
SG - 2 "KÉK MADÁR"



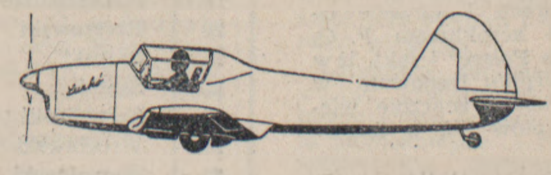
SG - 2



"BOTOND"



"PAJTÁS" "LURKÓ"



AEROKLUBY

JESIENNE SUKCESY — POGODA PRZYCZYNĄ ZWYCIĘSTWA, CZY PRACA? — OSTATNI EGZAMIN W TYM ROKU — GADUŁA POMOCNIK SZPIEGA — ILU PILOTÓW JEST W WASZYM KLUBIE — BĄDŹ CZUJNY!

Na tabeli wykonania planu lotów w październiku trudno znaleźć liczby dwucyfrowe. Prawie wszystkie aerokluby znacznie przekroczyły swoje normy. I nie tylko przekroczyły o kilka procent, ale jeśli chodzi o loty silnikowe, zaledwie 3 aerokluby wykonały plan poniżej 200%. Szybownicy 9 aeroklubów osiągnęli ponad 200% normy.

Zastanówmy się przez chwilę, czemu należy przypisać te jesienne bezsporne sukcesy?

Pomówimy najpierw o lotach silnikowych.

Późne otwarcie lotów w niektórych klubach, brak badań u poważniejszej części pilotów, w nielicznych wypadkach przejściowy brak instruktora — te wszystkie czynniki wpłynęły do pewnego stopnia na fakt, że w końcu roku istnieje zjawisko „dolatywania" kontygentów godzin. Myli się jednak ten kto sądzi, że wymienione wyżej fakty są zasadniczym powodem wykonywania planu miesięcznego w 200, 300 i 400 procentach.

Zasadnicze przyczyny tych wyników, to rozwój indywidualnego i międzyklubowego współzawodnictwa, wzrost dyscypliny klubowej wśród pilotów i organizowane w szeregu aeroklubów kursy specjalne dla najzdolniejszych.

A loty szybowcowe?

Faktem jest, że sprzyjała nam pogoda i pewną część zasługi trzeba przypisać warunkom meteo, ale zasadnicza przyczyna sukcesu tkwi gdzie indziej.

Mylą się ci, którzy całą zasługę przypisują warunkom terenowym i dużej ilości godzin wylatanej przez wyczynowców. Ani Bydgoszcz ani Olsztyn, ani Pomorze nie ma warunków do żaglu zboczowego. Nie mają ich też Białystok, Kielce, Kujawy, Ostrów, i Słupsk. A jednak kluby te wylatały od 200 do 500% normy, nie mówiąc już o Bielsku, który na „odkrytym" w 1949 roku Klimczoku zrobił prawie 900%.

Zasadnicze przyczyny tych wyników to rozwój indywidualnego i międzyklubowego współzawodnictwa, wzrost dyscypliny klubowej wśród pilotów, serdeczna pomoc, jakiej w instruktorach i sprzęcie udzieliła aeroklubom P. O. „Służba Polsce" i fakt, iż w październiku trenowało w aeroklubach znacznie więcej pilotów niż w czerwcu.

Koniec ostatniego roku Planu Trzyletniego uzmysłowił nam wszytkim, że zdolni jesteśmy do poważnej i sytematycznej pracy. Jeśli do końca roku zdamy egzamin pracy społecznej w „akcji LL", śmiało będziemy mogli wejść w okres wielkiej bitwy o wykonanie naszej trudnej, lecz dumnej i pięknej Sześciolatki.

Bliski jest już okres, w którym będziemy pisać i mówić o planach na rok przyszły i podsumujemy osiągnięcia bieżącego roku.

Z tego względu, właśnie teraz nadeszła pora, by pomówić o pewnym bardzo ważnym zagadnieniu, o zagadnieniu tajemnicy państwowej.

Wiecie dobrze simkarze, że w państwach kapitalistycznych, a szczególnie w Stanach Zjednoczonych panują i rządzą bankierzy, fabrykanci i faszyści, którzy chcą nowej wojny, którzy chcą na nowo powtórzyć czasy obozów śmierci, gestapo i „SS". Ludzie ci wiedzą, że każdy nowo wybudowany w Polsce dom, każda fabryka i szkoła, przybliżają systematycznie zwycięstwo obozu pokoju. Wiedzą oni, że każdy nasz pilot sportowy gotów jest bronić Ludowej Polski, że im lepiej latamy na samolotach i szybowcach, im lepsze modele konstruują nasi modelarze, tym trudniej będzie rozpętać nową wojnę.

Podżegacze wojenni chcą osłabić nasz kraj, chcą poznać nasze lotniska i samoloty, by je zniszczyć, chcą wkręcić swych szpiegów i dywersantów do naszych organizacji, by utrudnić, lub wręcz uniemożliwić robotę.

Im większe są nasze osiągnięcia, im lepiej latamy, im lepszy sprzęt lotniczy mamy do dyspozycji, tym większa jest wściekłość tych panów, tym chytrzej, bardziej podstępnie i zdradliwie usiłują nam szkodzić. Do swej niecnej i kreciej roboty używają tych, którym nie podoba się nasza Ludowa Polska — byłych obszarników, kapitalistów, faszystów, zwolenników zdrajcy Mikołajczyka i „rządu" londyńskiego.

A niektórzy z nas przez brak zastanowienia, gadulstwo i niedbalstwo robotę tę im ułatwiają!...

Chcecie dowodów?

Szpiegostwo nie polega na zdobywaniu wielkich tajemnic i wykradaniu szaf pancernych — tak piszą powieści kryminalne. Polega ono na skrzętnym zbieraniu drobnych i na pozór nic nie znaczących wiadomości, które zsumowane, mówią o największych tajemnicach naszego państwa.

Zastanówcie się, jak często niepotrzebnie opowiadamy nieznajomym nam ludziom ilu pilotów jest w naszym aeroklubie, ile godzin wylatano w ciągu miesiąca, iloma samolotami dysponujemy, jaki jest nasz roczny plan lotów, itd. itd. Jeden z aeroklubów wydawał nawet do niedawna biuletyn, w którym drukował wszystkie możliwe dane, których poszukują szpiedzy i dywersanci. Pomyślcie, jak często bez zastanowienia stajemy się pomocnikami naszych wrogów.

Na zagadnienia czujności, konieczność zachowania tajemnicy państwowej i walki z sabotażem i dywersją zwróciła uwagę całego narodu kierownicza siła naszego państwa — Polska Zjednoczona Partia Robotnicza.

„Nie wolno nam ani na chwilę spuszczać oczu z wroga klasowego i jego chytrych podstępnych posunięć. „Być czujnym — powiedział Prezydent Bolesław Bierut na III Plenum KC PZPR — oto nakaz, który powinien towarzyszyć każdemu z nas... w każdym momencie pracy... na każdym kroku zespołowego czy osobistego życia".

Te słowa Prezydenta my, lotnicy, zapamiętamy szczególnie i treść ich wprowadzimy w życie. Szczególnie będziemy pamiętać o nakazie czujności mówiąc i pisząc o tegorocznych naszych osiągnięciach. **(peleng)**

WYKONANIE PLANU LOTÓW W PAŹDZIERNIKU

L. p.	Klub	Procent wykonania planu lotów	
		Szybowcowych	Silnikowych
1	A. B. B.	891	228
2	Białostocki	247,8	314
3	Bydgoski	483,2	340
4	Częstochowski	166,3	740
5	Gdański	136,1	580
6	Grudziądzki	102	316
7	Jeleniogórski	166	371
8	Kielecki	238,2	223,7
9	Krakowski	111	349
10	Kujawski	205	375
11	Lubelski	172	111,5
12	Łódzki	104	164,2
13	Mielecki	—	238
14	Olsztyński	353	—
15	Ostrowski	208	345
16	Pomorski	446	—
17	Poznański	144	345
18	Radomski	113	—
19	Podkarpacki	132,2	111
20	Rzeszowski	129,7	336
21	Słupski	220	—
22	Śląski	196,1	241,5
23	Szczeciński	35	—
24	Wrocławski	176,3	435
25	Warszawski	88	211

POWIETRZNA KARETKA POGOTOWIA

WIESŁAW GORNICKI

13 listopada br. na lotnisku pod Łodzią odbyło się uroczyste przekazanie Polskiemu Czerwonemu Krzyżowi samolotu sanitarnego, ufundowanego ze składek społeczeństwa województwa łódzkiego. Akcję zbiórkową zainicjował i przeprowadził Okręg Łódzki Ligi Lotniczej. Trwała ona zaledwie dwa miesiące, przynosząc dobre wyniki. W akcji tej brali żywy udział nie tylko robotnicy łódzkich fabryk, lecz również ludność wiejska, zamieszkała na terenie województwa, zwłaszcza zaś młodzież szkolna, zrzeszona w Kołach Ligi Lotniczej i Polskiego Czerwonego Krzyża.

W niedzielę na lotnisku zebrali się łódzcy miłośnicy lotnictwa, choć wiatr dochodził do 7 m/sek, a ponure niebiosa ciągle krzywiły się do płaczu (jak zresztą widać to na zdjęciu). Licznie zebrane poczty sztandarowe kół młodzieży PCK, przedstawiciele świata pracy, organizacji społecznych, no i oczywiście wszyscy łódzcy „ligowcy"— nie zważali jednak na kaprysy pogody. Ekipa sprawozdawcza i fotoreporterska SiM-u dokonała szeregu obserwacji, z których niezbicie wynika, że „na lotników to właściwie nie ma lekarstwa", bo są uparci i wytrwali.

Ufundowany samolot, to nasz stary znajomy, poczciwy „Kukuruźnik" — PO 2. Na dolnych płatach (co również widać na zdjęciu) posiada dwa symetrycznie umieszczone kosze, wewnątrz których wstawia się nosze z chorym, tak że samolot zabiera cztery osoby, łącznie z pilotem i lekarzem. Jest to pierwszy tego typu samolot na terenie woj. łódzkiego.

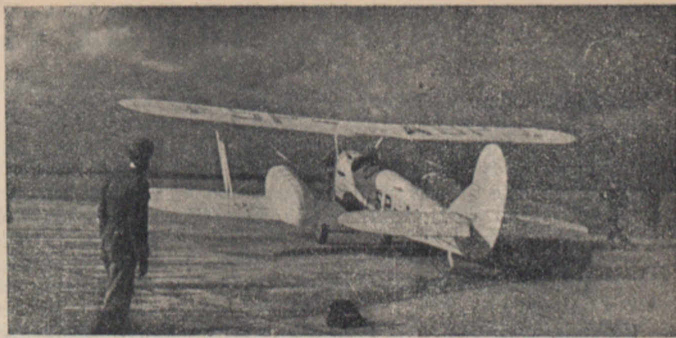


Foto: Iwan WAF

Samolot sanitarny ufundowany ze składek społeczeństwa województwa łódzkiego

Uroczystość otworzył przedstawiciel Aeroklubu Łódzkiego, podkreślając powszechny entuzjazm, jaki towarzyszył zbiórce. Następnie zabierali głos przedstawiciele Partii, samorządu m. Łodzi, Ligi Lotniczej i PCK. Z ich przemówień przebijała radość, że na odcinku naszej troski o zdrowie człowieka pracy mamy już tak poważne osiągnięcia, że wyprzedzamy państwa kapitalistyczne.

Po odczytaniu aktu erekcyjnego nastąpił centralny punkt uroczystości: „chrzest" samolotu i przekazanie go PCK. Rodzicami chrzestnymi byli: ob. Borecka, przodownica pracy z PZPB Nr 3, ob. Kwaśniewski, przodownik pracy z PGR, oraz dwoje dzieci (sieroty po poległych żołnierzach). „Chrztu" dokonano, jak każe tradycja, przy pomocy butelki krajowego wina i sakramentalnej formułki: nadajemy ci nazwę: „W służbie zdrowia".

Z tą nazwą, to była znów osobna historia. Otóż Łódzki Okręg LL ogłosił konkurs na najlepszą nazwę dla samolotu, niestety, dopiero na kilka dni przed terminem przekazania. W ciągu dwu dni napłynęło od młodzieży woj. łódzkiego kilkadziesiąt listów, zawierających 60 projektów. Niektóre z nich, jak np. kol. Marysi Czarneckiej z Łodzi, były napisane niezwykle ciekawie i rzeczowo.

Po zakończeniu części oficjalnej, odbył się lot pokazowy. Zainscenizowano naprędce mały wypadek i karetka pogotowia, trąbiąc triumfalnie, wjechała na pas startowy, po czym sprawna i szybka obsługa umieściła dwu chorych w kabinkach. „Uwaga!" — „Gotów" — i maszyna z czerwonym krzyżem na skrzydłach unosi się w powietrze.

Ufundowany samolot będzie służył społeczeństwu woj. łódzkiego. Będą zeń korzystać wszyscy ludzie pracy, będzie przynosił pomoc mieszkańcom wsi, zapewniając im szybką pomoc w nagłych wypadkach. Najwyższy czas, aby i inne miasta poszły śladem Łodzi.

Trzeba jeszcze podkreślić zasługi Okr. Łódzkiego LL w przeprowadzeniu zbiórki oraz wyróżnić koło młodzieży PCK z Pabianic z jego przewodniczącym, ob. Liwochem, na czele, które wykazało się niezwykle energiczną pracą, prowadząc akcję zbiórkową nie tylko na terenie fabryk i szkół, lecz również i na terenie wiejskim.

Lotnictwo sanitarne w służbie człowiekowi potrzebującemu pomocy — oto najpiękniejsze i najpożyteczniejsze zastosowanie samolotu.

LIGA LOTNICZA

35 400 członków liczy obecnie Wojewódzki Okręg Ligi Lotniczej w Bydgoszczy. Ilość nowych członków, którzy wstąpili do LL w ostatnich tygodniach, wynosi w tym Okręgu około 4 000 osób. Specjalni prelegenci wygłosili ostatnio na tym terenie ponad 60 pogadanek na tematy lotnicze. Do końca br. Zarząd Okręgu przewiduje napływ ponad 24 000 nowych członków LL.

5 047 członków liczy obecnie Obwód Białostocki Ligi Lotniczej. Członkowie ci zrzeszeni są w 64 kołach na terenie szkół, fabryk i zakładów pracy.

O 12 Kół i 100 członków wzrósł w trzecim kwartale Okręg Wojewódzki Kielecki LL. Obecnie Okręg posiada 17 117 członków, zgrupowanych w 179 kołach. Ilość modelarni lotniczych na terenie Okręgu wynosi 9, ilość wyszkolonych modelarzy — 82 osoby.

Najaktywniejsze Koła LL w Obwodzie Białostockim LL, to: Koło przy Liceum Pedagogicznym w Białymstoku, Koło przy Gimnazjum Mechanicznym i Koło przy Fabryce Pluszu.

Okręg Wrocławski LL liczący 43 753 członków i 30 Obwodów aktywnie współpracuje z Aeroklubem Wrocławskim. Zorganizowano tam między innymi koło prelegentów Ligi Lotniczej, którego członkowie wygłaszają pogadanki na tematy lotnicze dla ludności województwa.

Przy końcu grudnia br. zostaną oddane do użytku dwie modelarnie na terenie Poznania: modelarnia wojewódzka i ZMP. Obie modelarnie wyposażone będą w komplety narzędzi, materiałów i pomocy naukowych. Przybliżony koszt budowy wynosi 5 milionów zł. Przy urządzeniu modelarni pracuje codziennie 20 osób.

Ponad 20 000 tramwajarzy w Okręgu Łódzkim LL ma wkrótce wstąpić do Ligi Lotniczej. Przygotowania do akcji werbunkowej są w pełnym toku.

Suma wpłat z imprez lotniczych, organizowanych we wszystkich Okręgach Ligi Lotniczej, wynosi około 9 milionów złotych. Suma ta została przekazana na budowę Domu Lotnika w Warszawie.

Ponad 1 600 członków i 14 nowych kół — tak się przedstawia plan pracy, jaką wykonał we wrześniu br. Zarząd Obwodu Białostockiego LL.

62 juniorów i amatorów — członków ZMP jest uczestnikami kursu modelarstwa lotniczego, zorganizowanego przez Obwód Powiatowy LL w Ostrowiu Wielkopolskim. Kurs trwać będzie od 14 XI br. do 4 V 1950 r. obejmując około 270 godzin wykładów i zajęć praktycznych.

II ZIMOWE ZAWODY MODELI LATAJĄCYCH

Związek Młodzieży Polskiej urządza w dniach 6, 7 i 8 stycznia 1950 r. Zawody Modeli Latających. Celem zawodów jest wykazanie żywotności małego lotnictwa w okresie zimowym oraz popularyzacja wstępnego stopnia wyszkolenia lotniczego wśród młodzieży.

I. REGULAMIN ZAWODÓW

Zawodnicy.

1. W zawodach mogą brać udział zorganizowane grupy zawodników, bez względu na ich przynależność organizacyjną, z wyjątkiem zawodowych instruktorów.
2. Każda ekipa może liczyć tylko 6 (sześć) osób, przy czym nie ogranicza się ilości ekip wysyłanych przez poszczególne organizacje.
3. Każda ekipa może zgłosić najwyżej 12 modeli, a każdy zawodnik może startować tylko w jednej kategorii.

W zawodach mogą startować następujące kategorie modeli:

4. **Kategoria A** — modele szybowców szkolnych typu „Junak 2" wykonane w/g planu zamieszczonego w Nr Nr 15, 16, 17, 19 i 21 tygodnika „Skrzydła i Motor" z roku 1948 oraz w Nr 48 z roku 1949. Modele tej kategorii muszą być wykonane z materiałów krajowych. Zawodnik startujący w tej kategorii nie może mieć przekroczonego 15 roku życia.
5. **Kategoria B** — modele szybowców, w dowolnej konstrukcji o rozpiętości maksymalnej 200 cm wykonane w/g regulaminu FAI.
6. **Kategoria C** — modele kadłubowe z napędem spalinowym (silniki tłokowe) o pojemności maksymalnej 10 cm^3, typu normalnego, dowolnej konstrukcji, wykonane w/g regulaminu FAI.

Uwaga: Z modelami kategorii B i C mogą startować zawodnicy mający ukończonych 15 lat życia.

Przepisy startowe:

7. Modele wszystkich kategorii wykonują 3 (trzy) starty w ramach zawodów. Start musi być wykonany w czasie 5 minut od momentu wezwania zawodnika. Start nie wykonany w tym czasie, przepada.
8. Modele kat. A i B startują przy pomocy linki (holu) o dł. maks. 100 mtr. Każda ekipa musi posiadać własne linki holownicze, których długość sprawdzi komisja. Czas lotu mierzony będzie od momentu odpadnięcia linki od szybowca. Modele tej kat. mogą, w wypadku gdy po odpadnięciu linki startowej wykonają lot krótszy niż 20 sek., powtórzyć jednorazowo swój start.
9. Modele kategorii C startują z ziemi (na kołach), względnie w wypadku pokrywy śnieżnej na lotnisku ze śniegu (na płozach). Czas pracy silnika ogranicza się do 20 sek. Modele tej kat. mogą w wypadku gdy silnik pracował dłużej niż 20 sek. powtórzyć jednorazowo swój start.
10. Zawodnicy wypuszczają osobiście modele. Modele kat. A i B holuje sam zawodnik.

Klasyfikacja wyników:

11. Podstawą klasyfikacji będzie logarytmiczna ocena wyników lotu.
12. Dla klasyfikacji ekip, wliczane będą wyniki uzyskane przez wszystkie modele startujace w danej ekipie, przy czym wyniki uzyskane metodą logarytmiczną w kat. modelu „Junak 2" będą pomnożone przez 2. Suma wyników modeli kat. A, B, C z zastosowaniem mnożnika dla kat. A będzie podstawą klasyfikacji danej ekipy.

II. PROGRAM ZAWODÓW

Program zawodów przewiduje:

6 I 1950 r.:
godz. 9.30 otwarcie zawodów.
„ 10.00 start modeli kat. A,
„ 16.00 zakończenie startów.

7 I 1950 r.:
godz. 9.00 start modeli kat. B,
„ 16.00 zamknięcie startów.

8 I 1950 r.:
godz. 9.00 start modeli kat. C,
„ 15.00 zamknięcie startów,
„ 19.00 ogłoszenie wyników, rozdanie nagród i uroczyste zakończenie zawodów.

III. KOMISJA ZAWODÓW

W skład Komisji Zawodów wchodzą komisarze sportowi ARP oraz osoby powołane przez Związek Młodzieży Polskiej w porozumieniu z Ligą Lotniczą. Rozporządzenia Komisji Zawodów muszą być ściśle przestrzegane, w przeciwnym razie nastąpi dyskwalifikacja zawodnika. Decyzja Komisji jest nieodwołalna i ostateczna.

IV. NAGRADZANIE WYNIKÓW

Dziesięć najlepiej sklasyfikowanych ekip nagrodzone będzie nagrodami zespołowymi.

Ponadto przewiduje się nagrody indywidualne za najlepsze czasy lotu oraz najlepsze wykonanie modeli w poszczególnych kategoriach.

Za najlepszy czas lotu w kat. A lub B (szybowców) przyznana będzie nagroda przechodnia, która zdobyta dwukrotnie kolejno lub trzykrotnie nie kolejno, przechodzi na własność zawodnika.

V. ZGŁOSZENIE DO ZAWODÓW

Ekipy zawodników biorące udział w Zawodach nadsyłają zgłoszenia wykonane i wypełnione w/g wzoru zamieszczonego w tygodniku „Skrzydła i Motor". Zgłoszenia należy nadsyłać do dnia 20 grudnia br. na adres: Zarząd Główny Związku Młodzieży Polskiej. Wydział K.F., Warszawa, ul. Mokotowska 3. Zgłoszenia późniejsze nie będą uwzględniane.

Ekipy zawodników zakwalifikowane do udziału w Zawodach otrzymają pisemne zawiadomienie, wraz z kartami zniżkowymi oraz zakwaterowanie i wyżywienie na miejscu zawodów. Koszty przejazdu pokrywają organizacje zgłaszające.

Ekipy zawodników zakwalifikowane do zawodów winny przyjechać do Warszawy dnia 5 stycznia 1950 r. do godz. 18.00 i zameldować się na kwaterach podanych w zawiadomieniu.

Za Komitet Organizacyjny Zawodów
Kierownik Wydz. KF ZG ZMP
Rzeszot Stefan
Referent d/s Lotniczych
Gryglicki Zdzisław

TYGODNIOWA KRONIKA MAŁEGO LOTNICTWA

Jeden z moich korespondentów w obszernym i treściwym liście poruszył ciekawe zagadnienie; mianowicie twierdzi, że nasi modelarze zbyt mało poświęcają uwagi budowie modeli redukcyjnych — wiernych kopii istniejących czy nawet historycznych samolotów.

Uwaga ta jest zupełnie słuszna. Modelarzy, którzy budują modele redukcyjne, można policzyć na palcach. Nie wiem dlaczego nasi instruktorzy tak po macoszemu traktują tę piękną dziedzinę modelarstwa. Przecież w okresie długich, zimowych wieczorów można trochę czasu poświęcić również modelom redukcyjnym. W najbliższych miesiącach, jak się informowałem, zostanie zorganizowana wielka wystawa (a może i konkurs?!) modeli redukcyjnych. Nie od rzeczy więc będzie spopularyzowanie budowy modeli samolotów, których plany dość często zamieszczał SiM na swoich stronach.

O tym, jakie są wartości modelarstwa redukcyjnego, chyba nie potrzeba pisać, a o dokumentacji plastycznej (np. w muzeum lotnictwa!) można jedynie przypomnieć.

Praca przy modelu redukcyjnym nie należy do rzeczy łatwych. Budowa wymaga wielu „cierpliwych godzin" no i — jak dodał mój korespondent na zakończenie listu — odpowiedniego materiału...

Kwestia materiału, jak sądzę, zostanie wkrótce rozwiązana przez CSMM, która dostarczy nam porządnych klocków i deseczek z olchy czy lipy.

Zainteresowanych, nowych naszych Czytelników - modelarzy mogę poinformować, że w n-rach od 34 SiM-u z r. 1947 drukowano w ramach cyklu „Szkoła modelarstwa lotniczego" również i opisy budowy modeli redukcyjnych. Kto ciekawy, niech zamówi te numery w Centralnym Kolportażu WPW — Warszawa, ul. Nowowiejska 31 (w podwórzu).

Wszystkim polecam również, niedawno wydane sylwetki samolotów w skali 1:75. Plany te oddadzą z pewnością nieocenione usługi podczas budowy, tym bardziej, że są wykonane w kolorach naturalnych danych typów samolotów. Plany są do nabycia w każdej okręgowej składnicy LL w cenie 200 zł za komplet (8 sztuk).

Obserwator

TAJEMNICE TUNELU AERODYNAMICZNEGO

ANDRZEJ TRZCIŃSKI

IV

Wyznaczanie ciśnienia prędkości

Dla określenia spółczynników siły nośnej i oporu czołowego musimy znać nie tylko reakcję powietrza na model, zmierzoną w gramach, lecz również panujące w chwili pomiaru ciśnienie prędkości $q = \frac{\rho V^2}{2}$ kg/m² w przestrzeni pomiarowej tunelu. W naszym tuneliku, gdzie strumień powietrza w przestrzeni pomiarowej jest wolny, tzn. nie ujęty ścianami tunelu, ciśnienie statyczne równe będzie ciśnieniu atmosferycznemu. Ciśnienie prędkości przejawi się wobec tego jako różnica między ciśnieniem panującym w tzw. punkcie wejścia[1] ciała umieszczonego w strumieniu a ciśnieniem atmosferycznym.

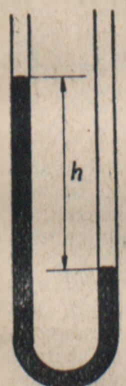
Przy pomiarach ciśnień będziemy się posługiwać manometrem wodnym, którego budowa jest bardzo nieskomplikowana. Najprostszym przyrządem tego rodzaju jest tzw. manometr „U" (rys. 1). Jest to zwykła rurka szklana wygięta w kształcie litery U i wypełniona wodą destylowaną mniej więcej do połowy swej pojemności. Celem zmierzenia ciśnienia w dowolnym punkcie (ściślej: różnicy między ciśnieniem mierzonym a atmosferycznym) łączymy za pomocą rurki gumowej jedno z otwartych zakończeń rurki manometru z danym punktem przestrzeni. W obu kolankach manometru ustali się różnica poziomów wody **h**, którą możemy odczytać na pionowej podziałce umieszczonej za rurkami. Ponieważ ciężar właściwy wody destylowanej wynosi 1 000 kg/m³ przeto łatwo obliczyć, że 1 mm różnicy poziomów wody odpowiadać będzie ciśnieniu 1 kg/m².

Manometr „U" byłby niewygodny, jako przyrząd roboczy; po pierwsze dlatego, że zachodzi konieczność odczytywania położeń dwóch menisków cieczy, po drugie zaś musimy mierzyć tak małe różnice ciśnień, że zachodziłaby konieczność odczytywania drobnych ułamków milimetra. Wobec tego przy doświadczeniach używać będziemy manometru naczyńkowego pochyłego. W manometrze tego typu jedno z kolanek zostaje zastąpione naczyńkiem o przekroju tak dużym w porównaniu z wewnętrznym przekrojem rurki stanowiącej drugie kolanko, że przesunięcia poziomu wody w naczyńku możemy pomijać jako b. małe i ograniczać się do odczytywania zmian położeń menisku wody w rurce. Rurkę pochylamy w tym celu, aby zwiększyć dokładność odczytów; w naszym wypadku pochylenie to wyniesie sin ≈ 1/5, wobec czego przesunięciu menisku o 1 mm odpowiadać będzie zmiana ciśnienia o 0,2 kg/m².

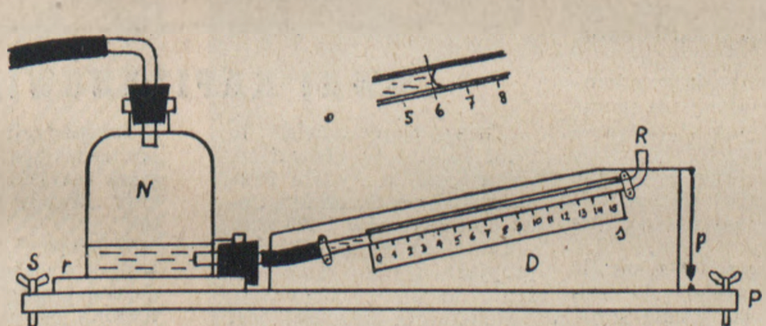
Manometr nadający się do naszych celów przedstawiony jest na rys. 2. Podstawa **P** doprowadzana jest do położenia poziomego, wskazywanego przez pion **p**, za pomocą czterech, umieszczonych w narożnikach śrubek **S** z główkami motylkowymi, obracających się w gwintowanych gniazdach, nieruchomo osadzonych w podstawie. Rurka szklana **R** o średnicy wewnętrznej 3 mm, w której odczytujemy położenie menisku wody, przymocowana jest dwiema blaszanymi skówkami do pionowej deski D. Pod rurką naklejamy na deskę skalę **s** z papieru milimetrowego (5 mm skali = 1 kg/m²). Skala i rurka nachylone są pod kątem 11° 41' do podstawy. Górny koniec rurki jest otwarty, dolny łączy się kawałkiem rurki gumowej z rurką szklaną przetkniętą przez gumowy korek w dolnej szyjce naczyńka N, które stoi na podstawie w ramce **r** z kołowym wycięciem uniemożliwiającym jego przesuwanie się. Górna szyjka naczyńka również zamknięta jest korkiem gumowym z przetkniętą rurką szklaną, na którą nakładamy rurkę gumową idącą do odbiornika ciśnienia. Do naczyńka nalewamy tyle wody destylowanej (zabarwionej kilkoma kryształkami nadmanganianu potasu) aby menisk cieczy w rurce wypadł na zerowej kresce skali; przy regulacji poziomu posługujemy się pipetką. Położenia menisku odczytujemy na dolnej jego części, jak wskazuje rysunek. Zakres wkazań manometru winien wynosić od O do 15 kg/m², czyli „czynna" długość rurki wynosi 75 mm.

Przed zamontowaniem rurkę należy dokładnie przepłukać alkoholem, aby nie było w niej śladów tłuszczu, po użyciu zaś manometru górny koniec rurki zatykamy kawałkiem waty. Wszelkie zanieczyszczenia w rurce zniekształcają menisk i powodują fałszywe wskazania. Flaszkę z górną i dolną szyjką, rurkę szklaną, korki i rurki gumowe możemy nabyć w sklepie z przyborami laboratoryjnymi. Podstawę manometru robimy z deski, pionową ściankę i ramkę ze sklejki. Największą uwagę należy zwrócić na zachowanie podanego kąta między rurką a poziomem. (d. c. n.)

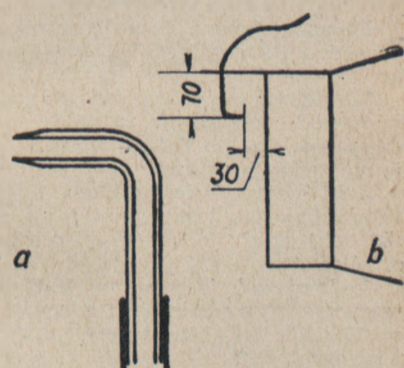
[1]. Jest to punkt na przedniej powierzchni ciała, w którym strugi powietrza rozdzielają się, aby opłynąć ciało po bokach. Prędkość w tym punkcie równa jest zeru.



Rys. 1



Rys. 2



Rys. 3

Wzór karty zgłoszenia na II zawody zimowe

.... Nazwa ekipy lub jej znak

.... Przynależność organizacyjna

NAZWISKO i IMIĘ	Wiek	Kat. modeli	Pow. nośna	Ciężar	Znak modelu	Typ silnika	Pojemność	Podpis zawodnika

.... Miejscowość i data

.... Podpis Kierownika ekipy

POCZTA LOTNICZA

Dziewczęta mają głos! W myśl tego hasła pierwsza odpowiedź w „Poczcie" dotyczy listu kol. **Olgi Romanowskiej z Warszawy**, która pisze, że bardzo chciałaby budować modele latające, lecz nie wie jak się do tego zabrać i dlatego prosi o podanie adresu modelarni lotniczej w Warszawie, gdzieby mogła pracować pod okiem instruktora.

Z przyjemnością spieszę zawiadomić Koleżankę jak również kol. kol. **Janusza Staszewskiego, Eugeniusza Bohdanowicza i Zygmunta Króla** (wszyscy z Warszawy), że Dyrekcja Warszawskiego Okręgu Ligi Lotniczej otwiera właśnie okręgową modelarnię lotniczą, przeznaczoną dla szkolenia młodych i utalentowanych miłośników „małego lotnictwa".

Proszę więc zgłosić się do Dyrekcji, Warszawa, ul. Marszałkowska 62, w godz. 8 — 15.

A teraz chciałbym podziękować kol. **Jerzemu Michalskiemu z Aleksandrowa Kujawskiego** za nadesłanie nam osobliwego wycinka z gazety. Otóż wycinek przedstawia fotografię kilku samolotów sportowych „Piper" na starcie. Pod fotografią jest podpis: „Najnowszy typ samolotu pasażerskiego PLL „Lot" Ił-12, zakup ony w Związku Radzieckim".

Tego rodzaju fałszywa informacja prasowa, jaką puszcza w świat „Dziennik Polski" (Nr 260 z dnia 22 IX 49), mogłaby zakrawać na dowcip, gdyby nie to, że „dowcip" ten ma posmak kompletnej ignorancji w sprawach lotnictwa i nie przyczynia się przez to bynajmniej do jego popularyzacji. Wraz z kol. Michalskim życzymy redaktorom „Dziennika Polskiego" pogłębienia ich lotniczych wiadomości.

Odpowiadam teraz kol. **Janowi Żyrakowi z Trzebini, pow. Żywiec.** Kol. Janek ma 14 lat, jest synem robotnika wiejskiego i pisze, że chce zostać w przyszłości lotnikiem, lecz nie wie co czynić.

Udzielam Koledze rady: przez najbliższe 2 lata, tj. do chwili ukończenia 16 lat, należy pilnie uczyć się w szkole, zostać członkiem Ligi Lotniczej, czytać pisma i książki lotnicze oraz o ile jest możliwość — budować modele lotnicze w modelarni. Następnie: osiągnąwszy wiek 16 lat, zgłosić się do odpowiednich władz w celu przejścia wyszkolenia lotniczego teoretycznego, a potem praktycznego — w szkole szybowcowej. Zostawszy pilotem szybowcowym i mając lat 18 można starać się w Rejonowej Komendzie Uzupełnień o przyjęcie do Oficerskiej Szkoły Lotnictwa, która szkoli pilotów i obserwatorów lotnictwa wojskowego.

Droga — trudna, lecz dla lotnika nie ma przeszkód. Odpowiedź ta dotyczy również kol. **Jana Urlika z Zacharzewa, pow. Ostrów Wkp.**

Kol. **Zygmunt Skierbiszewski z Opola** zapytuje, czy kandydatowi na lotnika nie zaszkodzi to, że jeden ząb ma plombowany, na drugim koronę, a jeden — wstawiony. Poza tym nie ma żadnych usterek.

Jeśli rzeczywiście nic Wam, Kolego, poza tym zębem nie brakuje (czy tak jest naprawdę — przekonacie się na komisji lekarskiej), to bez wątpienia macie szanse na to, aby zostać pilotem.

14-letni kol. **Mieczysław Hakien z Warszawy** pisze, iż przezwyciężył nieśmiałość i zdecydował się wysłać do nas list. W liście kol. Mieczysław zapytuje nas, jak działa silniczek odrzutowy?

Nie chcąc ograniczać się do ogólnikowych informacji radzę Koledze przeczytać artykuł pt. „Poznajmy silnik odrzutowy" w 3 (135) numerze SiM-u ze stycznia br. Oprócz opisu działania i budowy znajdziecie tam również rysunek silnika odrzutowego w przekroju. Wyżej wymieniony numer SiM-u zamówić możecie w Centralnym Kolportażu „Prasy Wojskowej". Dziękuję za pozdrowienia. **ZAR.**

Na zdjęciu na okładce:

Pierwszy lot balonu w Warszawie w wyobraźni artysty-malarza.

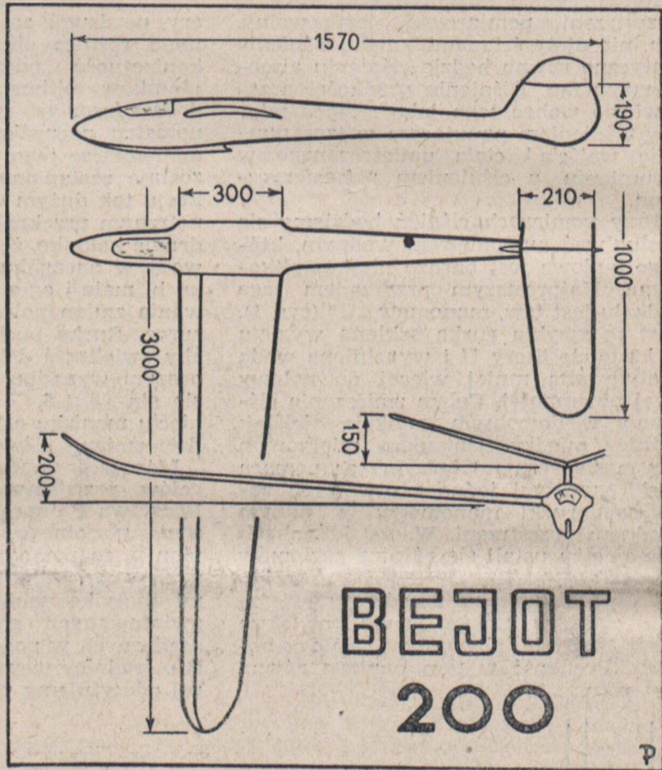
Rys. J. M. W.

CO BUDUJĄ MODELARZE?

SZYBOWIEC WYCZYNOWY „BEJOT - 200"

Konstr. Jan Bury — Poznań

Powierzchnia skrzydeł — 75 dcm^2, powierzchnia statecznika wysokości — 21,5 dcm^2. Ciężar modelu — 1 850 g, profil skrzydeł G-5P, profil statecznika wysokości Clark-Y. Model jest wyposażony w hamulce umieszczone na górnej i spodniej części skrzydeł. W zawodach ZSRR i Państw Demokracji Ludowej na Węgrzech model ten osiągnął czas lotu (start ze zbocza) 33 min. 19 sek.



DWAJ KAPITANOWIE

„Dwaj Kapitanowie" to tytuł książki W. Kawerina, którą ostatnio wydała Prasa Wojskowa. Stron 915. Cena dwóch tomów 1 400 zł.

Tematem tej książki jest przyjaźń i uporczywe dążenie do wytkniętego celu.

Bohaterem powieści jest Sania Grigoriew; marzy on od najmłodszych lat o lotnictwie. Chce zostać lotnikiem polarnym i zbadać tajemnicze przyczyny zaginięcia ekspedycji Kapitana Tatarinowa, który na krótki czas przed Rewolucją wyruszył do Arktyki.

I oto Sani, jako znanemu później lotnikowi podbiegunowemu, udaje się mimo wielu przeszkód stawianych przez różnych ludzi odnaleźć wśród lodów ślady ekspedycji i dokumenty stwierdzające, że to żeglarz rosyjski pierwszy odkrył „Wyspy rzadkich metali".

W książce tej przedstawiono wyraźnie, jak serdeczną troską i pomocą otoczona jest praca uczonych w Związku Radzieckim. Sprawie, kórej służyć zaczął patriota rosyjski, Tatarinow, służy nadal i rozwija tę ideę patriota radziecki, Grigoriew, któremu pomaga państwo radzieckie. Książka jest bardzo zajmująca i pouczająca. Czyta się ją dosłownie jednym tchem. Tłumaczenie poprawne, niestety zawodzi jedynie tam, gdzie tłumacz ma do czynienia z fachowymi opisami lotniczymi.

Redaktor Naczelny: ALFRED WINDHOLZ, mjr

WYDAJE: „Prasa Wojskowa" przy współudziale Ligi Lotniczej. Adres Redakcji: Warszawa 5, ul. Krak. Przedmieście 11/6. Tel.: 88 350, 88 352, 80 582, 80 583, wewn. 40 albo 45. Adres kolportażu: W-wa, ul. Nowowiejska 31 (w podwórzu).

WARUNKI PRENUMERATY: miesięcznie 55 zł; kwartalnie — 150 zł; półrocznie 280 zł; rocznie 520 zł. Wpłacać czekami na konto PKO 1-978, właśc. Wyd. Czasopism Lotn. Warszawa

Nr 1963 — Z.G.P.W., Warszawa, ul. Grochowska 194 Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem. — B-92754

W Cena 15 zł